STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 7477
18 maart 2015

Tijdelijke regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 17 maart 2015, nr. IENM/BSK-2015/51109, houdende vaststelling van vervangende grenswaarden geluidbelasting en vrijstelling van regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol waaronder vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System (Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol waaronder ALCMS)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 8.23, eerste lid, Wet luchtvaart;

BESLUIT:

Artikel 1 Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:
a. *ALCMS:* Airfield Lighting Control and Monitoring System;
b. *gebruiksjaar 2015:* de periode van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015;
c. *LVB:* Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Artikel 2 Vervangende grenswaarden geluidbelasting

(Gereserveerd)

Artikel 3 Vrijstellingen

1. Gedurende de periode van 23 maart 2015 tot en met 5 april 2015 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
   a. starts van baan 09 en baan 27 (Buitenveldertbaan);
   b. landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).

2. Gedurende de periode van 20 april 2015 tot en met 3 mei 2015 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op baan 22 (Schiphol-Oostbaan).

3. Gedurende de periode van 25 mei 2015 tot en met 5 juli 2015 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud, waaronder de vervanging van het ALCMS, wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor starts van baan 18L (Aalsmeerbaan).

4. Gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS wordt dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB voor:
   a. starts van baan 36C (Zwanenburgbaan) en baan 18L (Aalsmeerbaan);
   b. landingen op baan 36R (Aalsmeerbaan).

5. Gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS wordt dagelijks voor het gehele etmaal vrijstelling verleend van de artikelen 3.1.1, eerste lid, en 3.1.3, eerste lid, van het LVB met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) zijn aangewezen in bijlage 1 van het LVB op kaarten 1/21 en 2/21.

6. Het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts als bedoeld in het eerste lid, kan slechts plaatsvinden indien de Polderbaan niet beschikbaar is of de Polderbaan (baan 36L) respectievelijk de Zwanenburgbaan (baan 18C) niet bruikbaar zijn omdat wordt voorzien dat de windlimieten,

zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21 van de Aeronautical Information Publication, versie 5 maart 2015, op deze banen worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

7. Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen, als bedoeld in het eerste en tweede lid, kan slechts plaatsvinden indien geen van de andere banen voor landingen beschikbaar of bruikbaar is of indien het gebruik van een andere baan zou leiden tot gebruik tegelijkertijd zowel voor starts als voor landingen.

8. Het gebruik van de Aalsmeerbaan voor landingen als bedoeld in het vierde lid, kan slechts plaatsvinden indien de Kaagbaan niet bruikbaar is voor landingen omdat wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgidsparagraaf 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21 van de Aeronautical Information Publication, versie 5 maart 2015, op deze baan worden overschreden, of vanwege andere meteorologische omstandigheden.

9. Indien vanwege de werkzaamheden naar het oordeel van Luchtverkeersleiding Nederland een langere periode noodzakelijk is, gelden de in het eerste tot en met vijfde lid bedoelde vrijstellingen gedurende die langere periode.

Artikel 4 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 23 maart 2015.

2. Deze regeling wordt ingetrokken met ingang van 1 november 2015.

3. Zij blijft van toepassing op grenswaarden en vrijstellingen die voor de intrekking ingevolge de regeling hebben gegolden,

Artikel 5 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol waaronder ALCMS.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

TOELICHTING

1. Algemeen

De onderhavige regeling bevat vrijstellingen van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) met betrekking tot baan- en routegebruik vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel waaronder de vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System. Op een later moment in het gebruiksjaar 2015 zullen vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingspunten worden ingevoegd.

Airfield Lighting Control and Monitoring Systeem (ALCMS)

Op en om de start-, landings- en taxibanen van Amsterdam Airport Schiphol zijn een groot aantal lichtsystemen aangebracht. Een deel van deze lichtsystemen geven piloten informatie over de contouren van de banen en hoe ze een baan aan moeten vliegen om op het juiste punt te kunnen landen. Eenmaal op de banen geven ze de piloten, door lichtpatronen en kleuren, informatie waar ze zich op de banen bevinden. Andere lichtsystemen rond de banen hebben een beveiligingsdoel. Zij schermen de banen door een soort stoplichten af om te voorkomen dat vliegtuigen en of andere voertuigen ongeautoriseerd start- of landingsbanen oprijden terwijl tegelijkertijd op die baan een vliegtuig aan het starten of landen is. Al deze lichtsystemen kunnen door de verkeersleiders in de verkeerstorens van Schiphol bediend en bewaakt worden. Het systeem dat de bediening (control) en bewaking (monitoring) van deze lichtsystemen mogelijk maakt is het Airfield Lighting Control and Monitoring Systeem (ALCMS). Het ALCMS bestaat globaal uit twee deelsystemen. Een gecomputeriseerd besturingsdeel, ook wel Besturing System Airside (BSA) en het Addressable Light Systeem (ALS), een techniek waarmee individuele lampen op de banen aangestuurd en bewaakt worden.

Het ALCMS valt in de categorie van operationele veiligheidssystemen voor het vliegproces op Schiphol. Aan dit systeem worden derhalve zeer hoge eisen gesteld met betrekking tot betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Om deze betrouwbaarheid en beschikbaarheid ook na 2016 te kunnen waarborgen is eind 2011 het
ALCMS-project opgestart met als doel het nieuwe systeem medio 2016 operationeel te kunnen opleveren. Het huidige ALCMS op Schiphol is in 2003 operationeel in gebruik genomen en moet in 2016 vanwege het verstrijken van de technische levensduur zijn vervangen. In november 2015 wordt gestart met het testen van het nieuwe ALCMS. Deze testen lopen door tot het voorjaar van 2016. Voordat er getest kan worden, moeten op alle start- en landingsbanen de ALS-deelsystemen vervangen zijn. Hiermee is in oktober 2014 een aanvang gemaakt op de Schiphol-Oostbaan (baan 04-22). Voor het einde van 2015 moeten de ALS-deelsystemen op de overige 5 banen uitgewisseld, ingeregeld en getest worden.

Het uitwisselen van de ALS-onderdelen vindt parallel plaats in de periodes dat de banen vanwege normaal en/of groot onderhoud al buiten dienst zijn. Het inregelen en testen van het ALS kan pas nadat het normaal en/of groot onderhoud op de baan gereed is. Dit in verband met ARBO-veiligheidseisen. De ALS-installaties vallen in de ARBO-categorie van Hoog Spanning Installaties en het is vanuit deze wet en regelgeving niet toegestaan dat andere partijen aan of in de nabijheid van deze installaties werkzaamheden verrichten wanneer deze installaties getest worden.

Groot onderhoud Touch Down Zones

In 2015 wordt de verharding van drie Touch Down Zone’s (TDZ), twee van de Zwanenburgbaan en één van de Aalsmeerbaan gerenoveerd. Deze twee banen zullen inclusief de werkzaamheden in verband met de vervanging van het ALCMS voor een aaneengesloten periode van vier weken buiten gebruik zijn. Voor beide banen dient rekening te worden gehouden met een uitloop van maximaal een week. Het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan wordt uitgevoerd in de periode van 25 mei 2015 tot en met 5 juli 2015. De huidige deklaag ter plaatse van de TDZ 18C is aangelegd in 2008 en de deklaag van de TDZ 36C is aangelegd in 2006. In 2015 is de toplaag van de TDZ 18C 7 jaar en van de TDZ 36C 9 jaar in gebruik.

Het groot onderhoud aan de Aalsmeerbaan vindt plaats in de periode van 31 augustus 2015 tot en met 4 oktober 2015. Naar aanleiding van resultaten uit inspecties van 2004 en 2007 bleek dat de asfaltdeklaag van de Touch Down Zone van de Aalsmeerbaan (36R) in 2009 opnieuw vernieuwd moest worden. In 2015 is de toplaag van de Touch Down Zone 6 jaar in gebruik. Visuele inspecties hebben uitgewezen dat uitstel van de renovatie van de drie Touch Down Zone’s niet langer mogelijk is. Uitstel zal er toe leiden dat aanwezige scheuren in lengte en diepte doorscheuren met grote kans op storingen en een negatief effect op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de baan. Bovendien kan bij hevige regenval de baan niet meer verantwoord worden gebruikt, omdat de Touch Down

Zone’s afwijkende stroefheid en onvoldoende textuur diepte hebben als gevolg van de afwezigheid van de AntiSkid-slijtlaag. Gelijktijdig met het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan wordt op deze banen de aansturing van de baanverlichtingsinstallatie (het ALCMS) vernieuwd.

Gedurende de periode van het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan, waaronder de vervanging van het ALCMS, wordt net als in de ongestoorde situatie, gevlogen volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel zoals overeengekomen in het Alders-advies van 8 oktober 2013.

Als gevolg van de onderhoudswerkzaamheden zal het verkeer in het gebruiksjaar 2015 anders worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft Schiphol aangekondigd later in het jaar voor gebruiksjaar 2015 een verzoek om vervangende grenswaarden in handhavingspunten L_{DEN} en L_{night} te zullen doen. De onderhoudswerkzaamheden gedurende de verschillende onderhoudsperioden hebben gevolgen voor de verdeling van de geluidsbelasting over de omgeving. Aan de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt over wat bij onderhoudssituaties de baanpreferenties zijn die door LVNL toegepast moeten worden. Deze preferenties zijn er onder andere op gericht om de geluidbelasting zo gunstig mogelijk over de omgeving te laten neerslaan, waardoor de hinder door de extra inzet van banen niet meer is dan strikt noodzakelijk. Hieronder staat ter toelichting per onderhoudsperiode beschreven welke effecten de verschillende werkzaamheden hebben op het baangebruik op Schiphol.

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoud Kaagbaan

Als de Kaagbaan niet beschikbaar is, wordt overdag (van 06:00 tot 23:00 uur) in principe de Aalsmeerbaan als alternatief gebruikt in combinatie met de Zwanenburgbaan. Het gevolg is dat intensiever gebruik wordt gemaakt van de Aalsmeerbaan en van de Zwanenburgbaan als startbaan richting het zuiden of als landingsbaan richting het noorden. Bij een meer oostelijke of westelijke wind en bij beperkte zichtcondities kunnen er andere baancombinaties worden gebruikt en zal bijvoorbeeld ook de Buitenveldertbaan kunnen worden ingezet.

De Kaagbaan is één van de primaire banen waarop het verkeer in de nacht (van 23:00 tot 06:00 uur) normaal gesproken wordt afgehandeld. Het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan wordt in de nacht voor een groot deel opgevangen door de Zwanenburgbaan in te zetten voor starts naar en landingen vanuit het zuiden. De Zwanenburgbaan zal in de nacht naar verwachting dus extra worden ingezet. Er bestaat bovendien een kans dat de Schiphol-Oostbaan bij harde (zuid)westenwind wordt ingezet als landingsbaan, om te voorkomen dat de Buitenveldertbaan tegelijkertijd voor zowel voor starts als landingen (mixed-mode) wordt ingezet. Het niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan leidt tot een afname van het aantal naderingen op de Buitenveldertbaan. Dit wordt veroorzaakt doordat bij sterke westenwind de Buitenveldertbaan wordt ingezet voor starts naar het westen. Aangezien gebruik van een baan gelijktijdig voor starts en voor landingen onwenselijk is, betekent dit dat op die momenten er in principe geen naderingen vanuit het oosten op de Buitenveldertbaan maar op de Schiphol-Oostbaan worden afgehandeld.

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoud aan de Buitenveldertbaan

De Buitenveldertbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen niet gebruikt. Wanneer de eerste of tweede preferentie gevlogen kan worden, zullen er bij het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan geen consequenties zijn voor het baangebruik. Bij een krachtige oosten- of westenwind, laaghangende bewolking, beperkte zichtcondities en bij buien wordt veelal de Buitenveldertbaan ingezet. De Buitenveldertbaan is de enige baan op Schiphol in oost-west richting. Het buiten gebruik zijn van de Buitenveldertbaan heeft tot gevolg dat naar verwachting landingen op de Buitenveldertbaan uit het oosten met name worden verplaatst naar de Schiphol-Oostbaan en de Kaagbaan. De starts vanaf de Buitenveldertbaan worden in deze onderhoudsperiode verplaatst naar de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan. Bij harde (zuid)westelijke windrichtingen zal bij het niet beschikbaar zijn van de Buitenveldertbaan de Schiphol-Oostbaan zowel overdag als in de nacht meer gebruikt worden voor landend verkeer. De Schiphol-Oostbaan is in deze onderhoudssituatie de enige landingsbaan voorzien van een Instrument Landing System (ILS) waarvan bij harde (zuid)westenwind gebruik kon worden gemaakt.

De Buitenveldertbaan wordt ’s nachts in principe niet gebruikt. Voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol worden daarom gedurende reguliere omstandigheden geen veranderingen verwacht gedurende de periode dat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Indien er echter sprake is van een harde westenwind, dan wordt de Buitenveldertbaan als landingsbaan (baan 27) ingezet. Indien de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is, en er is in de nacht sprake van een harde zuidwestenwind, dan zou dit tot de ongewenste situatie kunnen leiden dat er zowel gestart wordt vanaf de Kaagbaan (baan 24) als geland op de Kaagbaan (baan 24) (mixed-mode). Bovendien is er geen ILS aanwezig op

landingsbaan 24. Om te voorkomen dat de Kaagbaan in dat geval in mixed-mode wordt gebruikt en in de nacht een landingsbaan met ILS beschikbaar te hebben, zal in die specifieke windsituatie de Schiphol-Oost baan als landingsbaan (baan 22) kunnen worden ingezet.

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoud aan de Zwanenburgbaan

De Zwanenburgbaan wordt tijdens piekuren gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de startpiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de landingspiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Zwanenburgbaan ingezet wordt tijdens andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwesten wind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan.

Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat consequenties voor het baangebruik. Bij noordelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (36L) de Buitenveldertbaan (09) gebruikt worden als startbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de landingspieken bij noordelijk baangebruik. Bij zuidelijk baangebruik zal meestal, als de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer naar verwachting naast de Polderbaan (36L) de Buitenveldertbaan (27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Zwanenburgbaan buiten gebruik is, heeft dat hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens startpieken bij zuidelijk baangebruik.

De Zwanenburgbaan wordt in de nacht alleen ingezet als landingsbaan (baan 36C) bij harde noordenwind, of als startbaan (baan 18C) bij harde zuidenwind. Indien de Zwanenburgbaan in de nacht niet beschikbaar is, dan zal bij harde noordenwind de Aalsmeerbaan worden ingezet als landingsbaan (baan 36R) of deze baan bij harde zuidenwind worden ingezet als startbaan (baan 18L).

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoud aan de Polderbaan

De Polderbaan is een van de meest gebruikte start- en landingsbanen op Schiphol. De Polderbaan wordt in de eerste twee preferenties bij wind uit noordelijke dan wel zuidelijke richtingen gebruikt. Als de Polderbaan buiten gebruik is, heeft dat consequenties voor het baangebruik.

Indien de Polderbaan niet beschikbaar is, dan neemt de Zwanenburgbaan deze rol als primaire baan over. De baan die in pieken wordt bijgezet is dan de Buitenveldertbaan. Dit betekent bij noordelijk baangebruik dat in startpieken wordt gestart op de Zwanenburgbaan (36C) en de Buitenveldertbaan (09) en wordt geland op de Kaagbaan (06). In landingspieken wordt gestart op de Zwanenburgbaan (36C) en geland op de Kaagbaan (06) en de Aalsmeerbaan (36R). Bij zuidelijk baangebruik wordt in startpieken gestart op de Kaagbaan (24) en de Aalsmeerbaan (18L) en wordt geland op de Zwanenburgbaan (18C). In landingspieken wordt gestart op de Kaagbaan (24) en geland op de Zwanenburgbaan (18C) en de Buitenveldertbaan (27).

Baan 36C kent geen vaste vertrekroutes (SID) naar het westen. Deze zijn om veiligheidsredenen niet gedefinieerd, om te voorkomen dat vliegers in de cockpit vanaf baan 36C per ongeluk een SID naar het westen selecteren, terwijl in de reguliere situatie baan 36L dan ook als startbaan actief is. Dit betekent dat, indien de Polderbaan niet beschikbaar is, verkeer vanaf baan 36C naar het westen een koersinstructie krijgen van LVNL in de vorm van een te volgen radiaal. Deze radiaal is zo gekozen dat Spaarndam zo veel mogelijk wordt ontzien.

De Polderbaan is ook in de nacht één van de preferente banen op Schiphol. Gedurende de periode dat de Polderbaan niet beschikbaar is zal met name de Zwanenburgbaan intensief worden ingezet als alternatieve start- of landingsbaan voor de Polderbaan. Ook de Aalsmeerbaan zal mogelijk meer worden gebruikt, om te voorkomen dat de Zwanenburgbaan bij harde zuiden- of noordenwind tegelijkertijd als landings- en startbaan dient te worden ingezet (mixed-mode).

Afwijkend baangebruik tijdens onderhoud aan de Aalsmeerbaan

De Aalsmeerbaan (18L-36R) wordt bij de eerste twee preferenties tijdens pieken gebruikt. Bij noordelijk baangebruik tijdens de landingspiek en bij zuidelijk baangebruik tijdens de startpiek. Ook komen er (weers-)omstandigheden voor waarbij de Aalsmeerbaan ingezet wordt tijdens andere periodes. Een voorbeeld is een krachtige noordwesten wind, waarbij er te veel zijwind op de Kaagbaan staat om deze in te zetten voor landend verkeer. In deze situatie kan de Aalsmeerbaan vanuit het zuiden worden aangevlogen als landingsbaan. Wanneer de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, zal dit consequenties hebben op het baangebruik. Naar verwachting zal bij een krachtige noordenwind de Zwanenburgbaan (36C) meer in gebruik zijn als landingsbaan. Bij een krachtige zuidenwind zal naar verwachting de

Zwanenburgbaan (18C) richting het zuiden worden ingezet als startbaan. Het kan voorkomen dat ook de Schiphol-Oostbaan meer wordt ingezet gedurende het baanonderhoud.

Bij noordelijk baangebruik zal, als de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van landend verkeer naar verwachting naast de Zwanenburgbaan (36C) de Buitenveldertbaan (27) gebruikt worden als landingsbaan. Als de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, heeft dat bij noordelijk baangebruik hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens de startpieken.
Bij zuidelijk baangebruik zal, als de Aalsmeerbaan niet beschikbaar is, tijdens een piek van startend verkeer naar verwachting naast de Kaagbaan (24) de Buitenveldertbaan (09) gebruikt worden als startbaan. Als de Aalsmeerbaan buiten gebruik is, heeft dat bij zuidelijk baangebruik hoogstwaarschijnlijk geen consequenties voor het baangebruik tijdens landingspieken.

De Aalsmeerbaan wordt ’s nachts in principe niet gebruikt. Deze baan is in de nacht gesloten. Het buitengebruik zijn van de Aalsmeerbaan heeft daarom geen consequenties voor het nachtelijk baangebruik op Schiphol.

2. De aanvraag

Op 6 maart 2015 heeft de exploitant van de luchthaven Schiphol (hierna: de exploitant) mij verzocht om in verband met groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan en vervanging van het ALCMS af te mogen wijken van de regels met betrekking tot baan- en routegebruik van het LVB. Als gevolg hiervan zal het verkeer in het gebruiksjaar 2015 anders worden afgewikkeld dan in het LVB is aangenomen. In verband hiermee heeft de exploitant in de aanvraag aangekondigd op een later moment voor gebruiksjaar 2015 een verzoek om vervangende grenswaarden geluid voor de handhavingspunten te zullen doen.

3. Wettelijk kader

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of een rijbaan met direct gevolg voor het gebruik van een baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin ten gevolge van het groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld.

4. Beoordeling

Voorop staat dat er een evenwicht bestaat tussen de belangen van de mainport Schiphol voor de luchtzijdige bereikbaarheid en de belangen van de omgeving en omwonenden van Schiphol. De noodzaak van een goed onderhouden banenstelsel wordt onderschreven. Dit is van groot belang voor een veilig en adequaat functionerend Schiphol. In het ‘Informatiedocument bij de ontheffingsaanvraag voor groot onderhoud in gebruiksjaar 2015” (5 maart 2015 heeft de exploitant de technische noodzaak van het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan en de vervanging van het ALCMS voldoende onderbouwd. Ook heeft de exploitant voldoende onderbouwd dat het noodzakelijk is om de werkzaamheden in het gebruiksjaar 2015 uit te voeren.

Het afwijkende baangebruik tijdens het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan en vervanging van het Airfield Lighting Control and Monitoring System is aanleiding voor de exploitant om mij te verzoeken een ministeriële regeling op basis van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart vast te stellen met vrijstelling van regels voor het baan- en routegebruik uit het LVB. De onderhavige regeling dient daartoe.

De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) is door Schiphol op de hoogte gesteld.

De regeling is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is.

5. Werkingsduur

Vanwege de vervanging van het ALCMS zullen alle banen, met uitzondering van de Schiphol-

Oostbaan, voor een periode van twee weken buiten gebruik worden gesteld. Aansluitend dient rekening te worden gehouden met een testperiode van maximaal een week.

De vrijstelling in verband met de vervanging van het ALCMS op de Kaagbaan geldt voor de periode van 23 maart 2015 tot en met 5 april 2015. De vrijstelling in verband met de vervanging van het ALCMS op de Buitenveldertbaan geldt voor de periode van 20 april 2015 tot en met 3 mei 2015. De vrijstelling in verband met groot onderhoud en de vervanging van het ALCMS op de Zwanenburgbaan geldt voor de periode van 25 mei 2015 tot en met 5 juli 2015. De vrijstelling in verband met de vervanging van het ALCMS op de Polderbaan geldt voor de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015. De vrijstellingen gelden eveneens gedurende een langere periode, aansluitend op de in de regeling genoemde periodes, indien dit vanwege de uitloop van de werkzaamheden, zoals het uitvoeren van testen, naar het oordeel van Luchtverkeersleiding Nederland noodzakelijk is.

6. Lasten voor burgers en bedrijven

De regeling leidt niet tot extra lasten.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn enkele begripsomschrijvingen opgenomen.

Artikel 2

Aan de Tafel van Alders zijn afspraken gemaakt over wat bij onderhoudssituaties de baanpreferenties zijn die door LVNL toegepast moeten worden. Deze preferenties zijn er onder andere op gericht om de geluidbelasting zo gunstig mogelijk over de omgeving te laten neerslaan, waardoor de hinder niet meer is dan noodzakelijk. Naar verwachting zullen ten gevolge van het afwijkend baan- en routegebruik vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten noodzakelijk zijn. Zodra daarover meer duidelijkheid is, zal daarvoor door de exploitant een aanvraag worden ingediend. Na uitvoering van een contra-expertise zullen de vervangende grenswaarden door middel van een wijziging van de onderhavige regeling worden vastgesteld in het daartoe gereserveerde artikel 2.

Artikel 3

Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gebruik wordt gemaakt van de meest geluidpreferente banen binnen de daarvoor geldende meteorologische en operationele randvoorwaarden. LVNL maakt een keuze uit een combinatie van beschikbare en bruikbare banen voor starts en voor landingen gebaseerd op de zogenaamde baanpreferentietabellen die onderdeel zijn van de afspraken aan de Tafel van Alders.

Lid 1

Gedurende de periode van 23 maart 2015 tot en met 5 april 2015 dat de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS dient te worden gestart van de Buitenveldertbaan en geland op de Schiphol-Oostbaan.

Lid 2

Gedurende de periode van 20 april 2015 tot en met 3 mei 2015 dat de Buitenveldertbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS is het niet mogelijk om te landen op de Buitenveldertbaan. De afspraken over baanpreferenties leiden ertoe dat in de nacht eerst de Polderbaan en de Kaagbaan en vervolgens de Zwanenburgbaan de meest preferente banen zijn voor landingen. Indien deze door de exploitant beschikbaar gestelde banen in de nacht echter niet bruikbaar zijn voor landingen vanwege een harde zuidwestelijke wind, al dan niet in combinatie met het ontbreken van een ILS (zoals bij baan 24, Kaagbaan), zal moeten worden uitgeweken naar de Schiphol-Oostbaan. De Schiphol-Oostbaan is in dat geval namelijk de enige landingsbaan met ILS waarvan op basis van de vrijstelling gebruik zou kunnen worden gemaakt. Om de bereikbaarheid van Schiphol in deze periode te garanderen wordt voor de periode van 20 april 2015 tot en met 3 mei 2015 dagelijks tussen 23.00 en 6.00 uur vrijstelling verleend van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB met betrekking tot landingen op de Schiphol-Oostbaan vanuit het noordoosten (baan 22). Deze vrijstelling voor de nacht geldt ook voor de situatie waarin de Kaagbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS.

Lid 3

Gedurende de periode van 25 mei 2015 tot en met 5 juli 2015 dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud en de vervanging van het ALCMS wordt gestart van baan 18L (Aalsmeerbaan)

Lid 4

Gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanwege de vervanging van het ALCMS, wordt de Zwanenburgbaan opengesteld voor starts van baan 36C en landingen op baan 18C.

Tevens is vrijstelling noodzakelijk voor starts op de Aalsmeerbaan naar het zuiden (baan 18L) om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan (gelijktijdig gebruik van de Zwanenburgbaan voor starts en landingen) zoveel mogelijk te voorkomen. Uit het oogpunt van veiligheid is het onwenselijk om de Zwanenburgbaan, die dan voor landingen uit het noorden (op baan 18C) wordt gebruikt, tegelijkertijd ook voor starts naar het zuiden te gebruiken. Om mixed-mode operaties op de Zwanenburgbaan naar het noorden zoveel mogelijk te voorkomen, is het gedurende deze periode tevens toegestaan om tussen 23.00 uur en 6.00 uur te landen op de Aalmeerbaan (baan 36R).

Lid 5

Gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is vanwege de vervanging van het ALCMS, wordt een vrijstelling verleend van de luchtverkeerwegen die zijn aangewezen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) in bijlage 1 van het LVB op kaarten 1/21 en 2/21.

Aangezien er geen standard instrument departures (SID's) vanaf baan 36C naar het westen bestaan, zullen startende vliegtuigen die van deze baan gebruik maken een instructie van de luchtverkeersleiding krijgen. Zo zullen vliegtuigen met bestemming sector 4 of 5 vanaf baan 36C een radiaal krijgen en zullen vliegtuigen met een bestemming sector 1, 2 of 3, de SID voor de dag toegewezen krijgen. Het is mogelijk dat het vliegtuig daardoor buiten de luchtverkeerwegen van 36C komt. Voor afwijkingen van luchtverkeerwegen geldt een maximaal toegestaan percentage per gebruiksjaar. De vrijstelling leidt ertoe dat dit percentage niet van toepassing is op afwijkingen van luchtverkeerwegen voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan) gedurende de periode van 17 augustus 2015 tot en met 30 augustus 2015 dat de Polderbaan niet beschikbaar is tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanwege vervanging van het ALCMS. Dergelijke afwijkingen worden dus niet gerelateerd aan het maximaal toegestane percentage.

Lid 6 en 8

Voor elke baan op Schiphol geldt dat een baan voor LVNL niet bruikbaar is indien wordt voorzien dat de windlimieten, zoals geformuleerd in de luchtvaartgids, paragraaf 4.3.3. van hoofdstuk EHAM, blz. AD2.EHAM-21 van de Aeronautical Information Publication (AIP, versie 5 maart 2015) op de betreffende baan worden overschreden. Daarnaast kunnen er andere meteorologische omstandigheden zijn waardoor een baan niet bruikbaar is. Het betreft dan bijvoorbeeld onweers- of sneeuwbuien (zie hiervoor ook bijlage 3 bij het Aldersadvies van 8 oktober 2013, Kamerstukken II, 2013-2014, 29 665, nr. 190). De zinsneden "wordt voorzien" en "of vanwege andere meteorologische omstandigheden" in het zesde en achtste lid van artikel 3 zijn opgenomen om mogelijk te maken dat door LVNL geanticipeerd of gereageerd kan worden op weerscondities, conform de afspraken die in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel zijn gemaakt aan de Alderstafel.

Lid 7

Het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor landingen als bedoeld in het eerste en tweede lid, is alleen toegestaan indien geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is, of indien het gebruik van een andere baan ertoe zou leiden dat de baan tegelijkertijd voor starts en voor landingen (mixed mode) moet worden ingezet.

Lid 9

Voor alle vrijstellingen wordt rekening gehouden met een uitloop, die naar verwachting maximaal een week zal zijn.

Artikel 4

De regeling treedt in werking met ingang van 23 maart 2015. Vanwege het feit dat de werkzaamheden in verband met de vervanging van het ALCMS op die datum starten, wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten per jaar die door het Rijk voor ministeriële regelingen worden gehanteerd. De regeling vervalt op 1 november 2015, zijnde de start van het nieuwe gebruiksjaar.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld